

## ⑫ 公開特許公報 (A)

昭60-139594

⑮ Int.CI.<sup>4</sup>  
 B 63 H 9/04  
 // B 63 B 35/82

識別記号  
 庁内整理番号  
 7817-3D  
 8309-3D

⑯ 公開 昭和60年(1985)7月24日  
 審査請求 有 発明の数 1 (全2頁)

⑰ 発明の名称 ヨットの彎曲した帆柱

⑰ 特願 昭58-248494  
 ⑰ 出願 昭58(1983)12月26日

⑰ 発明者 是枝 哲也 高砂市曾根町455-1

⑰ 出願人 是枝 哲也 高砂市曾根町455-1

## 明細書

1. 発明の名称 ヨットの彎曲した帆柱

2. 特許請求の範囲

彎曲し、帆桁と一体になつた帆柱

3. 発明の詳細な説明

この発明はヨットの帆柱に関する。ヨットは帆走の際に大きくヒーリング（傾斜）しやすく、そのため高度の操船技術が必要で、また速度も低下しやすい。

ヨットは帆柱と帆桁（ブーム）との間に三角形の帆を張るため、帆全体が帆柱より風下側になり、風を受ける帆の効果中心が船の中心線より風下側にずれる。これがヨットがヒーリングしやすい大きな原因である。

この発明は帆柱を彎曲させることによつて、帆の効果中心を船体の中心線に近づけ、ヒーリングを軽減し、前述の欠点を改善するものである。

構造および作用を図について説明する。第1図は船の側方図で、帆柱(1)は彎曲して帆桁(2)に連続しており、支柱(3)に支えられて回転するようにな

つている。第2図は後方図、第3図は上方図で、風向（矢印）と帆(4)との関係を示す。

帆走の際、支柱(3)よりも後方の帆部分(4)と帆桁(2)は船の中心線(X-X')より風下側になるが、支柱(3)より前方の帆部分(4)と帆柱(1)は船の中心線(X-X')よりも風上側になる。従つて帆(4)が受ける風の効果中心(6)が船の中心線(X-X')に近く、そして帆柱(1)の重量と帆の一部(4)の重量が風上側にかかることになる。また、同じ帆面積ならば従来のヨットよりも帆が低くなり効果中心が低い。

これらの結果、ヒーリングしやすいというヨットの欠点が改善され、航走性能が向上し、船底錐の軽減や帆面積の拡大も可能である。

4. 図面の簡単な説明

第1図は側方図、第2図は後方図、第3図は上方図である。

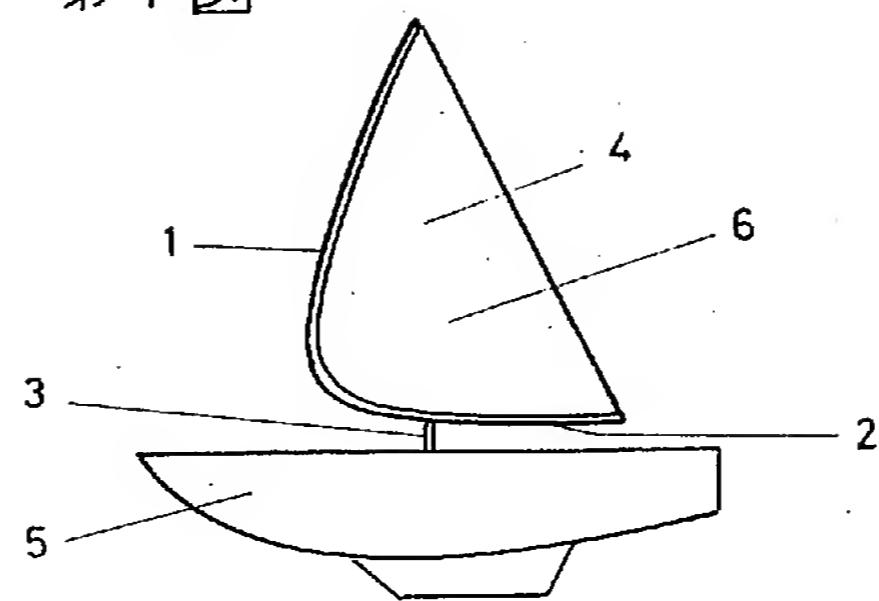
(1) : 帆柱 (2) : 帆桁 (3) : 支柱 (4) : 帆  
 (4) : 支柱より後方の帆部分  
 (4) : 支柱より前方の帆部分

(5) : 船体 (6) : 帆の効果中心 (→) 風向

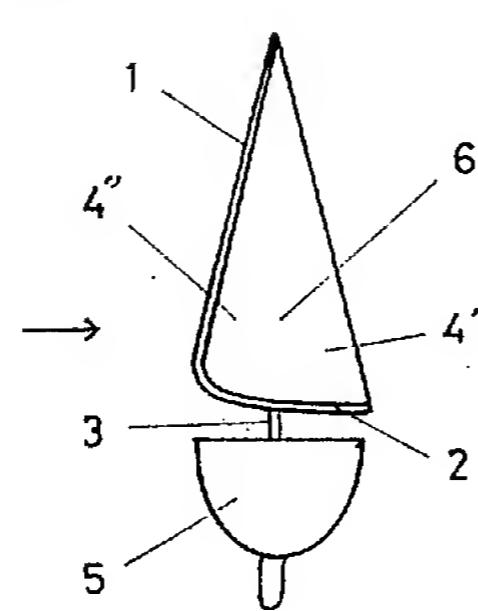
特許出願人 是枝哲也



第1図



第2図



第3図

